

VOORWOORD bij onze eerste Nieuwsbrief XL

Wouter Wefers Bettink

Het is mij een groot genoegen als voorzitter van het Genootschap Historisch Delfshaven onze geïllustreerde Nieuwsbrief aan u te presenteren. Deze Nieuwsbrief heeft als doel heeft u te informeren over de geschiedenis van deze voormalige (14e eeuwse) zeehaven van Delft, en u op de hoogte te houden van actuele ontwikkelingen en het wel en wee van dit historische stadsdeel.

De kop van deze Nieuwsbrief symboliseert de geschiedenis:

De stadswapens van Delft, van Delfshaven (nog steeds overal zichtbaar in ons straatbeeld) en het wapen van Rotterdam, waarvan Delfshaven nu een stadsdeel is. Binnen die settings heeft Delfshaven altijd een eigen karakter behouden.

Tijdens mijn verblijf in Amerika begin jaren '70 heb ik de geschiedenis van Delfshaven leren kennen in verband met Thanksgiving Day.

Dat zegt iets over de internationale faam van Delfshaven. Dat de bewoners van de Kolk en directe omgeving besef hebben van de geschiedenis van deze plek, blijkt uit het feit dat naar aanleiding van de viering van het 600 jarig bestaan van de Pelgrimvaderskerk, in mei 2017, door diezelfde bewoners is besloten het Genootschap Historisch Delfs Haven op te richten.



We hebben ons het afgelopen jaar met veel uiteenlopende activiteiten beziggehouden: een expositie over de geschiedenis van de Pelgrimvaderskerk, presentaties over de jeneverindustrie en het dagelijks leven in Delfshaven tijdens het festival Ketels aan de Kade en de Open Monumenten Dagen. Ook werden wij geconfronteerd met de voorgenomen sloop van het pand de Abrikoos aan de Aelbrechtskolk, waardoor een gat geslagen zou worden in ons beschermd stadsgezicht. Die discussie gaat voort en wij zullen daarin actief blijven participeren.

Wij hopen u door middel van deze Nieuwsbrief permanent op de hoogte te houden over het behoud van het eigen karakter door lezingen en exposities over de geschiedenis, onder meer de maritieme geschiedenis, de geschiedenis van de VOC, van Piet Heyn, van de Pelgrimvaders. Maar ook de voor Delfshaven kenmerkende industrie en werkgelegenheid zal aandacht krijgen: jenever, metaal en techniek, scheepsbouw.

We zullen ons ook bezighouden met de vraag hoe Historisch Delfshaven zich staande weet te houden in de 21e eeuw. We hopen daarbij ook meer aandacht te wekken voor de Mathenesserdijk en Noordschans rondom molen de Graankorrel als essentieel onderdeel van Historisch Delfshaven.

Wij wensen u veel leesplezier.

BESCHERMD STADSGEZICHT, wat is het waard? (deel 1)

Maarten Rensen

Historisch Delfshaven is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Dit is een besluit “van Rijksweg”, dus niet

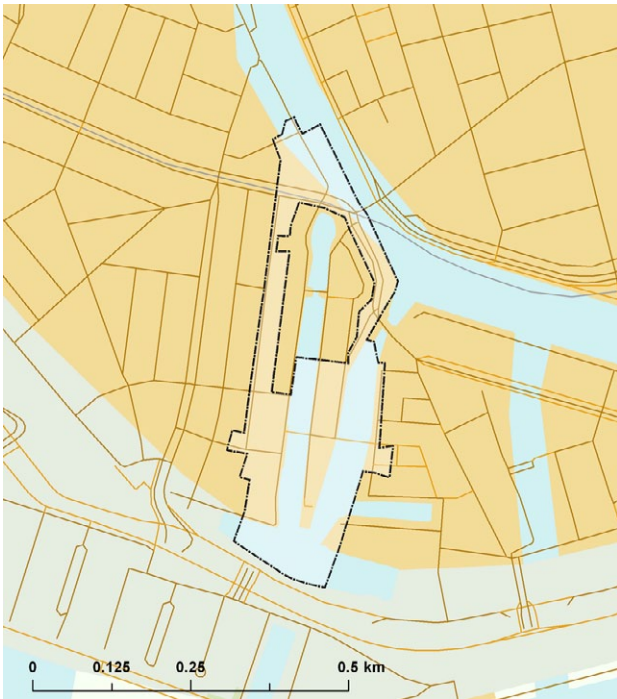
zomaar een gemeentelijke hobby. Wat betekent het, en wat heb je eraan als bewoner/betrokkene van en bij Historisch Delfshaven?

In de komende periode willen we proberen wat duidelijkheid te krijgen over deze materie:

1. Wat houdt een beschermd stadsgezicht in? Welke voorwaarden gelden er?
2. Wat zijn de kenmerken van het beschermd stadsgezicht Delfshaven, met andere woorden: welk doel heeft die bescherming?
3. De gemeente is verantwoordelijk voor de instandhouding van het beschermd stadsgezicht. Hoe is de gemeente omgegaan met die verantwoordelijkheid?
4. Hoe wil de gemeente in de komende periode die verantwoordelijkheid vormgeven?

Al die vragen gaan we niet in één artikel uitwerken. Op een aantal vragen weten wij zelf op dit moment het antwoord nog niet. We gaan dit onderzoeken, door middel van interviews met betrokken toezichthouders en bestuurders. Als jullie suggesties hebben vernemen we dat graag.

In dit eerste artikel willen we ingaan op de achtergrond: wanneer en waarom is Delfshaven geclassificeerd als beschermd stadsgezicht?



Een deel van Historisch Delfshaven is beschermd stadsgezicht sinds 1969. Het betreft het deel rondom de Aelbrechtskolk en Voorhaven tot de 2e Schansstraat en aan de Oostkant het blok Piet Heinsplein, de Havenstraat. Dus op dat moment nog niet: het stukje Mathenesserdijk ten noorden van de Schiedamseweg, de kop van de Schiedamseweg, de Achterhaven en de landtong tussen Voor en Achterhaven.

Bij de uitbreiding in 1991 werden laatstgenoemde delen van Delfshaven aan het beschermde stadsgezicht toegevoegd. Helaas hadden toen inmiddels op de kop van de landtong en het zuidelijk deel van de Voorhaven enkele onherstelbare bouwkundige ingrepen plaatsgevonden: de blokkendozen van Carl Weber, misschien leuk om te wonen maar zeker niet passend bij het stadsbeeld van Historisch Delfshaven.

Wat heb je aan een beschermd stadsgezicht? Het betekent niet dat panden daarbinnen vanzelfsprekend rijks- of gemeentelijk monument worden. Er zijn ook geen fiscale voor- of nadelen aan verbonden. Eigenaren blijven verantwoordelijk voor onderhoud en beheer van de panden. Wel is de gemeente verplicht in het bestemmingsplan te vermelden hoe zij rekening houdt met die bescherming. Zoals de gemeente Rotterdam het formuleert in het bestemmingsplan: “Oud Delfshaven vormt een afzonderlijke ruimtelijke eenheid met een herkenbaar eigen karakter, een historisch-ruimtelijke enclave, binnen het stedelijke gebied van Rotterdam.... Het centrale element in de plattegrond wordt van oudsher gevormd door de Aelbrechtskolk en Voorhaven, langs de kaden waarvan zich in het verleden de Delftse scheepvaart- en overslagactiviteiten afwikkelden, in het verlengde van de oude vaarroute”.

Een beschermd stadsgezicht houdt niet in dat er niet verbouwd of gesloopt mag worden. Bij aanpassingen aan de zichtzijde van panden is het beschermd stadsgezicht van belang. Een sloopvergunning wordt eerst verleend als er sprake is van een bij de overwegingen van het beschermde stadsgezicht passend alternatief

c.q. hergebruik. Nogmaals een citaat uit het bestemmingsplan: “kenmerkend voor de ruimtelijke opbouw van Delfshaven zijn de langgerekte gesloten bouwblokken, slechts door merendeels smalle stegen onderling gescheiden.”

In een volgend artikel gaan we door op deze materie: hoe gaat de gemeente om met het beschermde stadsgezicht?

HISTORIE - De scheepswerf van De Hoog en De Wit

Joop Smits

Nederland heeft een zeemacht sinds 1488 in wisselende structuren. In het voorjaar van 1597 stichtten de Staten-Generaal in de gebieden welke aan de zee grensden vijf zogenaamde ‘admiraliteiten’. Het verhaal gaat dat toen het Admiraliteitscollege op de Maze in 1597 op zoek ging naar een geschikte locatie voor het bestuur en de admiraliteitswerf, ze eerst bij het stadsbestuur van Delft hebben aangeklopt. Daar was de deftige elite echter absoluut niet gediend van al dat ruwe scheepsvolk binnen hun Delftse stadsmuren. Als men daar anders over had gedacht, was wellicht ook de geschiedenis van Delft en haar zeehaven anders verlopen.

Dat er in Delfshaven toch schepen van oorlog, oftewel marineschepen, voor de Admiraliteit zijn gebouwd, is vooral te danken aan de goede reputatie van sommige Delfshavense scheepsbouwers.



De Admiraliteit in Rotterdam had voor de bouw van het lineschip ‘Delft’ in 1782 geen plaats op de Admiraliteitswerf in Rotterdam, omdat daar het zusterschip ‘Brakel’ al op stapel stond. Daarom werd er gezocht naar een geschikte werf in de buurt die in staat was het schip voor ze te bouwen. Dat werd de scheepswerf van De Hoog & De Wit in Delfshaven, omdat daar de scheepsbouwers ervaring hadden met het bouwen van grote schepen. Een paar jaar eerder was daar namelijk al, tot grote tevredenheid van de Admiraliteit, het oorlogsfregat ‘Castor’ gebouwd. De werf was gevestigd aan de rivierzijde van het Oosterhoofd, dat vast zat aan de Waaldijk. Nu is dat de punt van de Lelyboskade. De foto van de maquette op Scheepswerf De Delft geeft een duidelijk beeld van zowel deze werf, als de VOC werf aan de Buizenwaal. Door de smalle toegang tot die werf konden daar geen grote schepen worden gebouwd. De Hoog & De Wit zat direct op de noordoever van de Maas. Daar is nu de Middenkous. De grond tussen de Kous en de huidige loop van de Maas is een grote zandplaat, de Ruigeplaat, die zich daar vanaf 1740 begon te vormen en de scheepvaart naar Delfshaven en Rotterdam steeds meer belemmerde. Het duurde tot de uitvoering van het visionaire plan voor de “zelfreinigende” Nieuwe Waterweg van civiel ingenieur Pieter Calland, dat tussen 1866 en 1872 aan het langdurige verzandingsprobleem van de Maas een einde werd gemaakt.

Overigens werden grote en zware oorlogsschepen zoals de 'Delft' destijds vanwege de verzandende Maas op de Delfshavense en Rotterdamse werven gebouwd als leeg casco, dus met minimale diepgang. Als zodanig



werden ze dan naar de rede van Hellevoetsluis gesleept waar ze werden afgebouwd, voorzien van ballast, opgetuigd en bewapend met zwaar geschut. Op de uitsnede van de tekening "Gezicht op Delfshaven" van Mathias de Sallieeth zien we een schip dat is aangemeerd voor het VOC-magazijn. Achter het Statenjacht midden op de tekening is de werf van De Hoog & De Wit op de Waaldijk zichtbaar, met daar weer achter de scheepswerf van de VOC-Delft. Het riet op de voorgrond groeit op de eerder genoemde Ruigeplaat.

Het lineschip 'Delft' heeft in 1797 gevochten in de Slag bij Camperduin, de Bataafse vloot tegen de Britten, waar het na een ongelijke strijd met zware averij door de Engelsen werd buitgemaakt. Eenmaal als oorlogsbuit op sleeptouw genomen, verging het in een storm met haar resterende bemanning. Het was de laatste zeeslag waarin de Nederlandse vloot een rol van betekenis speelde.

Het schip 'Delft' was een Lineschip van het "vierde charter" (dus het had standaard 50 kanons) en wordt momenteel nagebouwd op Scheepswerf De Delft aan de Schiehaven. Daar kan men u er alles over vertellen.

Historisch Genootschap
Roterodamum
www

ROTTERDAM EN DE SLAVENHANDEL, EEN ACTIVITEIT VAN ROTTERODAMUM

Wat weten wij van de betrokkenheid van de stad Rotterdam bij de slavenhandel en slavernij? Eigenlijk veel te weinig. Een paar jaar geleden bezocht het Genootschap Roterodamum het Slavernijmonument aan de Lloydkade. Daar vertelde voormalig raadslid Peggy Wijntuin over de inspanningen voor de oprichting van het monument. Om de kennis over dit onderdeel van onze gezamenlijke historie te vergroten biedt het Genootschap Roterodamum op zaterdagmiddag 9 juni het volgende programma aan: Een korte wandeling door Historisch Delfshaven onder leiding van HG Roterodamum secretaris Tim de Haan.

We verzamelen om 15.00 uur bij het standbeeld van Piet Heyn.



Via het VOC-Magazijn maken we een klein rondje.

Aansluitend een bijeenkomst in de Oude- of Pelgrimvaderskerk. De inloop is vanaf 1600 uur. Het programma duurt van 1630 tot 1730 uur met na afloop een borrel.

De sprekers zijn:

- Catia Antunes, Professor of History of Global Economic Networks, Universiteit Leiden, spreekt over Pieter van Belle (Pedro de Bello), 17e -eeuwse slavenhandel-expert in dienst van Amsterdammer Coymans
- Ineke de Groot, historica, over 18e -eeuwse slavenhandelaren Herman van Coopstad en Isaac Rochussen
- Eline Rademakers, historica en geschiedenisdocent, over de 18e -eeuwse lening-verstrekker Ferrand Whaley Hudig
- Elma Jonas, historica en ambtenaar, over het 19e -eeuwse Comité van Dames en hun petitie aan Koning Willem II voor de afschaffing van slavernij
- Wim Reijnierse, programmeur-vrijwilliger bij stichting 'Gedeeld verleden gezamenlijke toekomst', over het aanstaande Keti Koti Festival.

Afbeelding Slavernijmonument van Alex da Silva: Rosanne Dubbeld / VERS BETON

MOLEN DE DISTILLEERKETEL ZOEKT VRIJWILLIGERS

Deze moutmolen met een eeuwenoude geschiedenis staat sinds kort onder beheer van de Stichting de Schiedamse Molens. De Distilleerketel is de laatst overgebleven werkende stadsmolen in Rotterdam en wordt weer in gebruik genomen als historische maalmolen annex winkel, zodra zich voldoende vrijwilligers hebben aangemeld. Opgeven als vrijwilliger kan via info@schiedamsemolens.nl

LEGENDA

Editie Juni 2018
Redactie Maarten Rensen, Joop Smits

Web historisch-delfs-haven.nl
Facebook facebook.com/ghdelfshaven
E-mail info@historisch-delfs-haven.nl
Postadres Voorhaven 89, 3025HE Rotterdam
Bankrekening NL21RABO 03 216 66 615
RSIN 8577.57.155
KvK 69154589
ANBI-gegevens Stichting Genootschap Historisch Delfs Haven

GENOOTSCHAP
HISTORISCH
DELFS HAVEN

